EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 7.7.2006
KOM(2006) 371 lopullinen

KOMISSION KERTOMUS

Direktiivin 2003/88/EY säännöksistä (säännöllisten kaupunkiliikennepalvelujen parissa työskentelevien työajan järjestämisestä)

KOMISSION KERTOMUS

Direktiivin 2003/88/EY säännöksistä (säännöllisten kaupunkiliikennepalvelujen parissa työskentelevien työajan järjestämisestä)

1. JOHDANTO

1.1. Oikeudellinen tausta

Tietyistä työajan järjestämistä koskevista seikoista 4. marraskuuta 2003 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2003/88/EY (jäljempänä 'direktiivi')[1] [2] säädetään turvallisuutta ja terveyttä koskevista vähimmäisvaatimuksista työajan järjestämistä varten[3] vuorokautisten lepoaikojen, taukojen, viikoittaisten lepoaikojen, viikoittaisen enimmäistyöajan, vuosiloman sekä yötyötä, vuorotyötä ja työn jaksotusta koskevien seikkojen osalta.

Direktiiviä sovelletaan kaikkeen yksityiseen ja julkiseen toimintaan[4] paitsi, jos muissa yhteisön oikeudellisissa instrumenteissa on yksilöidympiä vaatimuksia tiettyjen ammattien tai tietyn ammattitoiminnan työajan järjestämisestä.[5] Tällaisia instrumentteja on tätä nykyä neljä[6], joista direktiivi 2002/15/EY[7] on tämän kertomuksen kannalta merkityksellinen. Se liittyy "jäsenvaltioihin sijoittautuneiden yritysten palveluksessa oleviin liikkuviin työntekijöihin, jotka osallistuvat asetuksen (ETY) N:o 3820/85 – – soveltamisalaan kuuluvan maantieliikenteen harjoittamiseen". Kyseistä asetusta sovelletaan tieliikenteeseen, mutta sitä ei sovelleta liikenteeseen, jossa käytetään "säännöllisen henkilöliikenteen ajoneuvoja, jos kyseisen liikennereitin pituus on enintään 50 kilometriä"[8].

Direktiivillä säännellään näin ollen säännöllisten kaupunkiliikennepalvelujen parissa työskentelevien työaikaa samoin kuin liikkuvassa työssä olevien työaikaa, jos liikennereitin pituus on enintään 50 kilometriä. Liikennereitin pituuden ylittäessä 50 kilometriä sovelletaan direktiiviä 2002/15/EY. Sääntelyerot huomioon ottaen on tärkeää, että työntekijät kuuluvat oikeiden tai – joka tapauksessa – parhaiten suojaa antavien säännösten soveltamisalaan.

---

1 EYVL L 299, 18.11.2003, s. 9.

2 Direktiivillä 2003/88/EY kodifioidaan 23. marraskuuta 1993 annettu neuvoston direktiivi 93/104/EY (EYVL L 307, 13.12.1993, s. 18) ja 22. kesäkuuta 2000 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2000/34/EY (EYVL L 195, 1.8.2000, s. 41).

3 Direktiivin 2003/88/EY soveltamisalaan kuuluvat työntekijät voidaan jakaa "liikkuvassa työssä oleviin työntekijöihin" ja muihin työntekijöihin. Liikkuvassa työssä olevat työntekijät määritellään työntekijöiksi, jotka kuuluvat sellaisen yrityksen liikkuvaan henkilökuntaan, joka harjoittaa henkilö- tai tavaraliikennettä maantie-, lento- tai sisävesiliikenteessä. Direktiivin 20 artiklan 1 kohdan mukaan direktiivin 3, 4, 5 ja 8 artiklaa ei sovelleta näihin työntekijöihin.

4 1 artiklan 3 kohta.

5 14 artikla.

6 Neuvoston direktiivi 1999/63/EY, annettu 21. kesäkuuta 1999 (EYVL L 167, 2.7.1999, s. 33);
Neuvoston direktiivi 2000/79/EY, annettu 27. marraskuuta 2000 (EYVL L 302, 1.12.2000, s. 57);
Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2002/15/EY, annettu 11. maaliskuuta 2002 (EYVL L 80, 23.3.2002, s. 35);
Neuvoston direktiivi 2005/47/EY, annettu 18. heinäkuuta 2005 (EYVL L 195, 27.7.2005, s. 15).

7 EYVL L 80, 23.3.2002, s. 35.

8 Asetuksen (ETY) N:o 3820/85 4 artikla.

1.2. Miksi kertomusta tarvitaan?

Direktiivin 26 artiklassa säädetään seuraavaa: ”Komissio tarkastelee viimeistään 1 päivänä elokuuta 2005 jäsenvaltioita ja eurooppalaisia työnantajia sekä työntekijöitä kuultuaan säännöllisten kaupunkiliikennepalvelujen parissa työskenteleviä henkilöitä koskevia säännöksiä tarkoituksenaan aiheellisten muutosten esittäminen tarvittaessa sen varmistamiseksi, että alaa lähestytään kokonaisvaltaisesti ja asianmukaisesti.”

Komissio valmisteli tämän velvoitteen täyttämiseksi kyselylomakkeen jäsenvaltioiden ja työmarkkinaosapuolten täytettäväksi. Tässä kertomuksessa esitetään tiivistelmä saaduista vastauksista ja joitakin päätelmiä siitä, miten hyvin direktiivin säännökset soveltuvat kaupunkiliikennesektorille.

2. JÄSENVALTIOIDEN KERTOMUKSIA KOSKEVA YLEISKATSAUS

2.1. Itävalta

Kaupunkiliikennettä säännellään kaupunginviranomaisten ja kunnallisten liikennettä harjoittavien yhtiöiden välisillä sopimuksilla. Yksityisten linja-auto- ja junayhtiöiden työntekijät kuuluvat liittovaltiotason työehtosopimusten piiriin. Myös yritystasolla saattaa olla työehtosopimuksia.

Kaupunkien säännölliseen matkustajaliikenteeseen sovelletaan lisäksi kahta säädöstä, joista toinen koskee junia ja raitiovaunuja ja toinen tieliikennettä. Jälkimmäisessä sallitaan sekä puheena olevan direktiivin että direktiivin 2002/15/EY mukaisesti poikkeukset vuorokautisia lepoaikoja, viikoittaisia lepoaikoja ja viikoittaista enimmäistyöaikaa koskevista säännöksistä, jos työehtosopimuksessa näin määrätään.

Itävalta ulottaa asetuksen (ETY) N:o 3820/85 soveltamisalan koskemaan säännöllisen kaupunkiliikenteen parissa työskenteleviä linja-autonkuljettajia. Itävallan viranomaiset tulkitsevat ”tieliikenteen” (asetuksen 1 artiklan 1 kohta) kattavan kaikki yleisillä teillä liikkuvat kuljettajat ja pitää näin ollen tällaisia työntekijöitä direktiivin 2002/15/EY piiriin kuuluvina (asetuksen 2 artiklan 1 kohta).

2.2. Belgia

Maassa on yhtiöitä, jotka toimivat sekä kaupunki- että seutuliikenteen alalla, ja näin ollen jotkin säännölliset liikennereitit ovat yli 50 kilometrin pituisia.

Direktiivin säännöksiä sovelletaan kaupunkiliikenteeseen. Tie- ja raideliikenteen sääntelyssä ei ole eroja. Poikkeukset ovat sallittuja kuninkaan päätöksellä (”Arrêté royal”) pakolliseksi tehdyn työehtosopimuksen nojalla. Keskimääräinen viikoittainen enimmäistyöaika (ylityö mukaan luettuna) on 38 tuntia.

2.3. Kypros

Kaupunkiliikenteen järjestää ja sitä liikennöi yksityissektori (raideliikennettä ei ole). Kaikkia vähimmäissäännöksiä sovelletaan siten, että direktiivi on saatettu osaksi maan lainsäädäntöä. Kaupunkiliikenteen työntekijöihin ei sovelleta mitään poikkeuksia. Työehtosopimuksiin sisältyy kuitenkin edullisempia määräyksiä, ja niitä voidaan soveltaa yritystasolla (tällä alalla

ei ole olemassa valtakunnallisia tai alueellisia työehtosopimuksia). Keskimääräinen viikoittainen enimmäistyöaika (ylityö mukaan luettuna) on 48 tuntia.

2.4. Tšekki

Tšekissä kaikkia vähimmäissäännöksiä sovelletaan kaupunkiliikenteen alalla – käytetystä liikennevälineestä riippumatta – siten, että direktiivi on saatettu osaksi maan lainsäädäntöä. Työajan järjestämistä säännellään työlainsäädännöllä ja kuljetusalan työaikoihin sovellettavalla erityislainsäädännöllä (ajoajat, lepoajat ja turvallisuuden vuoksi pidettävät tauot). Työehtosopimuksia sovelletaan ainoastaan yritystasolla.

Kuorma-autojen tai linja-autojen miehistön päivittäinen ajoaika saa olla enintään yhdeksän tuntia (kaksi kertaa viikossa ajoaikaa saa pidentää kymmeneen tuntiin), ja kokonaisajoaika ei saa ylittää 90:tä tuntia kahden peräkkäisen viikon aikana.

2.5. Tanska

Kaupunkiliikenne kuuluu valtakunnallisten työehtosopimusten piiriin, lukuun ottamatta Odensen ja Århusin kaupunkien kunnallisia linja-autopalveluja, jotka kuuluvat paikallisten kunnallistason sopimusten piiriin.

Työehtosopimuksia ei välttämättä sovelleta kaikkiin julkisen liikenteen palveluja tarjoaviin linja-autoyhtiöihin. Käytännössä lähes kaikkien yhtiöiden on kuitenkin noudatettava työehtosopimusta, koska kunnallisviranomaiset yleensä asettavat alakohtaisen valtakunnallisen työehtosopimuksen noudattamisen edellytykseksi julkista liikennettä koskevissa tarjouskilpailuissa.

Tietyt rautatiepalvelut ja säännölliset kaupunkiliikennepalvelut voidaan vapauttaa päivittäistä ja viikoittaista lepoaikaa koskevista säännöksistä. Keskimääräinen viikoittainen enimmäistyöaika (ylityötä ei lasketa mukaan) ei saa ylittää 42:ta tuntia tai keskimäärin 37:ää tuntia enintään 16 viikon mittaisen ajanjakson aikana. Ylityö korvataan tavallisesti lepoaikana.

2.6. Viro

Kunnallisviranomaiset järjestävät kaupunkien julkisen liikenteen. Tie- ja raideliikenteen välillä ei ole lakisääteisiä eroja. Suurin osa kaupunkien tieliikenteestä kuuluu valtakunnallisen työehtosopimuksen piiriin. Tällainen työehtosopimus on pakollinen kaikille yrityksille, jotka liikennöivät tieliikennealalla. Työehtosopimukset raideliikenteen alalla tehdään yritystasolla.

Viikoittainen enimmäistyöaika on 40 tuntia. Keskimääräinen viikoittainen enimmäistyöaika (ylityö mukaan luettuna) ei saa ylittää 48:aa tuntia neljän kuukauden mittaisen vertailujakson aikana. Liikenteen alalla henkilökohtaista *opt-out*-mahdollisuutta käytetään lähinnä tieliikenteen yhteydessä.

2.7. Suomi

Direktiivi on pantu täytäntöön työaikalailla, jonka nojalla työehtosopimuksissa (jotka ovat pakollisia kaikille tämän alan yrityksille) voidaan poiketa direktiivin säännöksistä. Säännöllisen kaupunkiliikenteen piiriin kuuluvien raideliikennepalvelujen ajoaikoihin sovelletaan erityissäännöksiä. Suomen viranomaisten mukaan tietyt direktiivin säännökset

eivät sovellu kovin hyvin raideliikenteeseen (esim. yötyöntekijöitä ja turvallisuustakuita koskevat säännökset).

Linja-autoissa työskentelevien keskimääräinen viikoittainen enimmäistyöaika (ylityö mukaan luettuna) on 48 tuntia 12 kuukauden tasoittumisjakson aikana. Junissa työskentelevien viikoittaista enimmäistyöaikaa ei ole virallisesti rajattu. Suomen viranomaisten mukaan keskimääräinen työaika (ylityö mukaan luettuna) ei kuitenkaan käytännössä ylitä 48:aa tuntia viikossa.

2.8. Ranska

Direktiivin saattaminen voimaan kaupunkiliikenteen alalla on edelleen kesken. (On määrä säätää kaksi asetusta, joilla säännellään työaikaa kaupunkien julkisessa liikenteessä sekä RATPin (Régie Autonome des Transports Parisiens) linja-auto- ja metroliikenteen parissa.)

Ne direktiivin säännökset, jotka on jo saatettu osaksi maan lainsäädäntöä, sallivat poikkeukset erityisesti taukojen sekä päivittäisen ja viikoittaisen lepoajan osalta. Samanlaisia säännöksiä sovelletaan tie- ja raideliikennepalveluihin tällä alalla. Kaupunkiliikenteen ajoaikaa ei säännellä.

Kaupunkiliikenteeseen sovelletaan toimialojen välisiä valtakunnallisia työehtosopimuksia (joita sovelletaan valtakunnallisesti kaikkiin kaikkien alojen yrityksiin tai ennalta määriteltyyn alaan), valtakunnallisia kaupunkiliikenteen työehtosopimuksia (jotka ovat pakollisia kaikille kaupunkiliikenteen alalla toimiville yrityksille), työehtosopimuksia, jotka täydentävät valtakunnallista alakohtaista sopimusta (pakollisia yrityksille, jotka ovat sopimuksen allekirjoittaneiden toimialajärjestöjen jäseniä, ja vapaaehtoisia muille yrityksille) sekä yritystasolla tehtäviä sopimuksia.

RATPiin ei sovelleta valtakunnallista kaupunkiliikenteen työehtosopimusta eikä myöskään sitä täydentäviä työehtosopimuksia, vaan se kuuluu erityissäännösten ja sisäisten työehtosopimusten piiriin.

2.9. Saksa

Kaupunkien julkisen liikenteen parissa työskentelevät kuuluvat työaikaa sääntelevien yleisten säännösten piiriin valtakunnallisella tasolla. Linja-auto- ja raitiovaunuverkostojen työntekijöihin sovelletaan myös kuljetushenkilöstöä koskevia määräyksiä.

Työehtosopimusten soveltamisala vaihtelee: niitä voidaan soveltaa kaikkiin liikenteenharjoittajiin (raide- ja muu kuin raideliikenne) tai vain muutamiin. Yksityisiin yrityksiin sovelletaan alueellisia työehtosopimuksia (osavaltiotasolla). Julkisiin yrityksiin sovelletaan valtakunnallista työehtosopimusta. Harvoja poikkeuksia lukuun ottamatta työehtosopimuksilla ei ole minkäänlaista yleistä sitovaa vaikutusta (niitä sovelletaan vain niihin työnantajiin ja työntekijöihin, jotka ovat sopimuksen allekirjoittaneiden järjestöjen jäseniä).

Tieliikenteen parissa työskentelevien kuljettajien työaikaa säännellään erityissäännöksillä. Enintään 50 kilometrin pituisella liikennereitillä työskenteleviin kuljettajiin sovelletaan lisäksi asetuksen (ETY) N:o 3820/85 mukaisia ajoaikoja, taukoja ja lepoaikoja koskevia säännöksiä.

Keskimääräinen viikoittainen enimmäistyöaika (ylityö mukaan luettuna) ei saa ylittää 48:aa tuntia 12 kuukauden mittaisen vertailujakson aikana. Saksan työaikalaki sallii vuodesta 2004

lähtien enimmäistyöaikojen ylitykset työehtosopimusten niin määrätessä, kunhan se hyväksytään yksittäisessä työntekijän sopimuksessa (henkilökohtainen *opt-out*-mahdollisuus). Tiedossa ei ole, onko kaupunkiliikenteen työehtosopimuksissa käytetty tätä mahdollisuutta.

2.10. Kreikka

Kaupunkiliikenne kuuluu täysin joko työehtosopimusten tai työsäännösten piiriin. Yrityksiin sovelletaan valtakunnallista työehtosopimusta tai tarvittaessa yritystason työehtosopimusta.

Valtakunnallisen työehtosopimuksen mukaan viikoittainen enimmäistyöaika on 40 tuntia sekä kolme tuntia ylitöitä, ellei yritystason työehtosopimuksessa erikseen toisin määrätä. Vertailujakso on tavallisesti yksi viikko.

2.11. Unkari

Kaupunkiliikennepalveluja tarjoavat yritykset kuuluvat yritystason ja joissakin tapauksessa alakohtaisten työehtosopimusten piiriin.

Unkarin lainsäädännössä edellytetään, että säännöllisen kaupunkiliikenteen parissa työskentelevien päivittäiset lepoajat täyttävät asetuksen (ETY) N:o 3820/85 vaatimukset. Keskimääräinen viikoittainen enimmäistyöaika (ylityö mukaan luettuna) on 42–48 tuntia, ja vertailujakson pituus vaihtelee (yksi kuukausi, kaksi kuukautta tai kolme kuukautta). Enimmäisajoaika on 11 tuntia. Käytössä on 22 artiklaan perustuva henkilökohtainen *opt-out*-mahdollisuus.

2.12. Irlanti

Käytössä on lähinnä valtakunnallisesti sovellettavia säännöksiä, joita on täydennetty joillakin yritystason työehtosopimuksilla. Tieliikennelaeissa annetut säännökset ovat pakollisia, kun taas työehtosopimusten määräykset eivät ole.

Säännölliseen maanteiden matkustajaliikenteeseen sovelletaan eri sääntöjä kuin rautateiden matkustajaliikenteeseen. Syynä ovat erot voimassa olevassa lainsäädännössä. Säännöllisen kaupunkiliikenteen ajoaikoihin sovelletaan lisäksi erityissäännöksiä alan taloudellisten ja sosiaalisten tarpeiden mukaan. Viikoittainen enimmäistyöaika riippuu liikenteenharjoittajasta, mutta rajana on 48 tuntia.

Yleisiä poikkeuksia sovelletaan yötyön pituuteen, yötyöntekijöiden terveydentilan arviointeihin ja siirtämiseen päivätyöhön sekä yöaikaan tapahtuvaa työtä koskeviin takeisiin.

2.13. Italia

Direktiivin osaksi kansallista lainsäädäntöä saattavissa säädöksissä sallitaan poikkeukset kaupunkiliikenteen alalla, jos työehtosopimuksissa niin määrätään. Työehtosopimuksia on olemassa niin valtakunnallisella kuin alueellisella tasolla.

Viikoittainen enimmäistyöaika on 40 tuntia. Poikkeukset sallitaan säännöllisen maanteiden matkustajaliikenteen osalta edellyttäen, että keskimääräinen viikoittainen ajoaika ei ylitä 48:aa tuntia (ylityö mukaan luettuna). Työehtosopimuksissa voidaan antaa edullisempia määräyksiä. Vertailujakso voi olla enintään neljä kuukautta (kuusi tai 12 kuukautta, jos työehtosopimuksissa niin määrätään, mikäli tämä on tarpeen teknisistä syistä tai työn organisoinnin kannalta).

2.14. Latvia

Julkinen liikenne koostuu linja-autoista, raitiovaunuista ja johdinautoista (rautatieliikennettä ei ole kaupungeissa). Työehtosopimuksia tehdään yritystasolla.

Viikoittainen enimmäistyöaika on 56 tuntia viikossa (ylityö on rajoitettu 144 tuntiin neljän kuukauden mittaisen jakson aikana).

Järjestelmä ei joltain osin noudata työaikaa ja lepoaikoja koskevia säännöksiä. Tämä johtuu Latvian viranomaisten mukaan kuljettaja- ja konduktööripulasta. Viranomaisten mielestä julkiseen liikenteeseen sovellettavia työaikasäännöksiä olisi mukautettava todelliseen markkinatilanteeseen. Viranomaisten mukaan säännösten noudattamiseksi tarvittaisiin vähintään kolmen vuoden siirtymäkausi.

2.15. Liettua

Työajan järjestämistä säännellään työlainsäädännöllä ja hallituksen päätöksellä, jolla sallitaan kaupunkien tieliikenteen osalta poikkeukset (kaupungeissa ei ole rautatieliikennettä).

Liettuan työlainsäädännössä sallitaan kaikilla aloilla mahdollisuus tehdä yritystason, alakohtaisia, alueellisia ja valtakunnallisia työehtosopimuksia. Kaupunkiliikenteen alalla on tällä hetkellä voimassa vain yritystason työehtosopimuksia. Näistä sopimuksista ei ole olemassa kattavaa luetteloa, koska millään julkisella laitoksella ei ole oikeutta rekisteröidä yritystason työehtosopimuksia. Työlainsäädännön mukaan työehtosopimukset ovat mitättömiä, jos niissä sallitaan epäedullisemmat työolosuhteet kuin mitä työlainsäädännössä tai muissa säädöksissä edellytetään.

Kaupunkiliikenteessä viikoittainen enimmäistyöaika on 60 tuntia, ja keskimääräisen viikoittaisen enimmäistyöajan on oltava 48 tuntia neljän kuukauden vertailujakson aikana (kuusi kuukautta, jos on olemassa objektiiviset syyt ja jos asiasta on neuvoteltu asiaan liittyvien työmarkkinaosapuolten kanssa).

2.16. Luxemburg

Kaupunkiliikennettä säännellään linja-autonkuljettajiin ja avustavaan henkilöstöön sovellettavalla työehtosopimuksella (joka on valtakunnallisella tasolla pakollinen kaikille yksityisyrityksille).

Asetuksen (ETY) N:o 3820/85 viikoittaista enimmäistyöaikaa koskevat vaatimukset koskevat Luxemburgissa kaikkia kaupunkiliikenteen linja-autonkuljettajia. Enimmäisajoaika voi näin ollen olla enintään 90 tuntia kahden viikon ajanjakson aikana.

2.17. Malta

Kaupunkiliikenteessä 80 prosenttia työntekijöistä on itsenäisiä ammatinharjoittajia (rautatieliikennettä ei ole). Työehtosopimuksia ei ole käytössä.

Maltan viranomaiset painottavat joitakin Maltan erityispiirteitä: matkat ovat lyhyitä (enintään 60 minuuttia), teillä on matalat nopeusrajoitukset, pitkät varallaolojaksot yksittäisten ajomatkojen välillä ja työvuoromalli, jossa ollaan yksi päivä töissä, yksi vapaalla. Poikkeukset ovat sallittuja päivittäisten lepoaikojen ja taukojen osalta. Henkilökohtainen *opt-out*-mahdollisuus on ollut käytössä.

2.18. Alankomaat

Kaupunkiliikennettä säännellään valtakunnallisella työehtosopimuksella. Jotkin yritykset eivät kuitenkaan kuulu sen piiriin, vaan niillä on omat työehtosopimuksensa. Yrityksillä saattaa lisäksi olla käytössä muitakin määräyksiä, joilla kehitetään tai täydennetään kyseisiä sopimuksia. Näin ollen koko ala kuuluu työehtosopimusten piiriin.

Säännöllistä teiden matkustajaliikennettä (linja-autoja) säännellään työaika-asetuksella, joka perustuu asetukseen (ETY) N:o 3820/85, taukoja lukuun ottamatta. Niihin sekä metrolla, raitiovaunulla, kevytjunalla ja junalla tapahtuvaan säännölliseen matkustajaliikenteeseen sovelletaan direktiivin osaksi kansallista lainsäädäntöä saattavaa säädöstä (työaikalaki).

Viikoittainen keskimääräinen työaika linja-autoalalla on 48 tuntia 13 viikon vertailujakson aikana (26 viikkoa, jos työehtosopimuksessa näin määrätään). Metro-, raitiovaunu-, kevytjuna- ja junaliikenteessä keskimääräinen viikoittainen työaika on 45 tuntia (ylityö mukaan luettuna) 13 viikon vertailujakson aikana (48 tuntia 13 viikon vertailujakson aikana, jos työehtosopimuksessa näin määrätään).

2.19. Puola

Kaupunkiliikennealalla ei ole olemassa valtakunnallisia tai alueellisia työehtosopimuksia, vaan useimmilla yrityksillä on oma työehtosopimuksensa. Nämä sopimukset eivät saa sisältää epäedullisempia määräyksiä kuin ne, joita sovelletaan työlainsäädännön nojalla.

Työlainsäädännön ja kuljettajien työaikalainsäädännön säännöt eivät kaupunkiliikenteessä työskentelevien kuljettajien osalta poikkea toisistaan. Yhdessä työaikalain artiklassa kuitenkin sallitaan poikkeustapauksissa keskeytyvä työaikajärjestely säännöllisen kaupunkiliikenteen palveluksessa työskenteleville kuljettajille kaupunkireiteillä, kunhan tämä tapahtuu ennalta määritellyn aikataulun mukaisesti. Viikoittainen enimmäistyöaika on 48 tuntia (ylityö mukaan luettuna).

2.20. Portugali

Kaupunkiliikennettä säännellään työlainsäädännön yleisillä säännöillä. Kaupunkiliikenteen alalla sallitaan yritystason työehtosopimuksilla tehtävät poikkeukset vuorokautisen lepoajan, taukojen, viikoittaisen lepoajan, viikoittaisen enimmäistyöajan ja yötyön pituuden osalta.

Viikoittainen keskimääräinen enimmäistyöaika (ylityö mukaan luettuna) voi olla enintään 48 tuntia sellaisen vertailujakson aikana, josta on säädettävä työehtosopimuksella ja joka saa olla enintään 12 kuukautta (neljä tai kuusi kuukautta kaupunkiliikenteen osalta, jos ei ole työehtosopimusta).

2.21. Slovakia

Yritystasolla tehtävät työehtosopimukset kattavat täysimääräisesti kaikki kaupunkien julkisen liikenteen työntekijät, ja niihin sisältyy suuremman suojan antavia määräyksiä. Lisäksi korkeamman tason työehtosopimuksella, joka kattaa koko toimialan ja on pakollinen kaikille sen piiriin kuuluville työnantajille ja ammattiliitoille, laajennetaan ja muutetaan joitakin yritystason työehtosopimusten määräyksiä.

Työlainsäädännön mukainen viikoittainen enimmäistyöaika (ylityö mukaan luettuna) voi olla enintään 48 tuntia jaettuna tasaisesti yksittäisille viikoille. Työnantaja voi kuitenkin sovittuaan

asiasta työntekijöiden edustajien tai työntekijän itsensä kanssa järjestää työajan jakautumaan epätasaisesti yksittäisille viikoille neljän kuukauden vertailujakson aikana.

2.22. Slovenia

Säännöllinen julkinen tieliikenne jaetaan kaupunki- ja esikaupunkipalveluihin. Sloveniaa pidetään tieliikenteen kannalta yhtenä yksittäisenä alueena. Koska kaupunkiliikennettä ei järjestetä kaikissa kunnissa, kaupunkien välinen liikenne kattaa keskipitkän välimatkan (5–50 kilometriä) ja pitkän välimatkan (yli 50 kilometriä) palvelut.

Säännöllisiä kaupunkiliikennepalveluja säännellään kahdella valtakunnallisella työehtosopimuksella (teillä ja rautateillä tapahtuva matkustajaliikenne) ja yritystason työehtosopimuksilla, jotka antavat työntekijöille lisää oikeuksia. Teillä tapahtuvaan matkustajaliikenteeseen sovelletaan eri säännöksiä kuin rautateiden matkustajaliikenteeseen. Keskimääräinen viikoittainen työaika on 40 tuntia, ja viikoittainen enimmäistyöaika saa olla enintään 48 tuntia.

2.23. Espanja

Kaupunkiliikennettä säännellään valtakunnallisella työlainsäädännöllä sekä yritystason ja valtakunnallisen tason työehtosopimuksilla. Alle 50 kilometrin pituisilla reiteillä tapahtuvan säännöllisen tieliikenteen järjestämisestä vastaavat autonomisten alueiden viranomaiset, kun taas kaupunkien matkustajaliikenteen järjestäminen kuuluu paikallisviranomaisten vastuulle.

Keskimääräinen viikoittainen työaika on 40 tuntia 12 kuukauden vertailujakson aikana, ja ylityötunteja saa vuodessa kertyä enintään 80 tuntia. Säännöllisen kaupunkiliikenteen ajoajoista ei ole erityisiä määräyksiä.

2.24. Ruotsi

Kaupunkiliikenteen alalla ei ole voimassa mitään erityislainsäädäntöä. Ruotsin työaikalakia sovelletaan täysimääräisesti tähän alaan kuten useimpiin muihinkin aloihin. Työmarkkinaosapuolet voivat kuitenkin poiketa tästä laista työehtosopimusten avulla edellyttäen, että nämä sopimukset eivät sisällä direktiivissä säädettyjä sääntöjä epäedullisempia sääntöjä. Säännöllisen kaupunkiliikenteen ajoajoista ei ole mitään erityismääräyksiä, mutta niitä saatetaan antaa työehtosopimuksissa.

Työehtosopimukset allekirjoitetaan valtakunnallisella ja yritystasolla. Kaupunkien raideliikenteen osalta sopimukset allekirjoitetaan myös paikallistasolla. Työehtosopimukset ovat pakollisia niille yrityksille, jotka ovat työnantajajärjestöjen jäseniä tai jotka ovat allekirjoittaneet omia työehtosopimuksiaan.

Yhteen laskettu viikoittainen enimmäistyöaika (tavanomainen työaika, ylityö sekä päivystysaika mukaan luettuna) on 48 tuntia seitsemän päivän jaksolla. Työaika lasketaan neljän kuukauden ajalta. Laskentakautta voidaan pidentää työehtosopimuksella 12 kuukauteen.

2.25. Yhdistynyt kuningaskunta

Kaupunkiliikennettä säännellään valtakunnallisilla säännöksillä ja yritystason työehtosopimuksilla. Viikoittainen enimmäistyöaika on 48 tuntia (ylityö mukaan luettuna), mutta Yhdistyneessä kuningaskunnassa on käytössä henkilökohtainen *opt-out*-mahdollisuus.

Yhdistyneen kuningaskunnan viranomaisten mukaan useimmissa yritystason työehtosopimuksissa määrätään 35–45 tunnin työviikosta, jonka lisäksi tulee vapaaehtoinen ylityö.

3. TYÖMARKKINAOSAPUOLET

Euroopan kuljetustyöntekijöiden liiton (ETF) mukaan yksi suurimmista ongelmista on, että käytössä ei ole mekanismia tehokkaiden ja varoittavien seuraamusten saamiseksi aikaan. Se pitää tällaisia seuraamuksia välttämättöminä, jotta voidaan varmistaa työaikasäännösten täytäntöönpano. Lisäksi työehtosopimukset olisi ETF:n mukaan saatava pakollisiksi kaikille kaupunkiliikenteen alalla toimiville yrityksille ja työntekijöille. Kilpailuttaminen, alihankinnat ja yksityistäminen ovat tulleet alalle, minkä seurauksena työehtosopimusten piiriin kuulumattomien työntekijöiden määrä on kasvanut maissa, joissa ei ole pakollista valtakunnallista työehtosopimusta. Lopuksi ETF totesi, että sen tietojen mukaan direktiivin täytäntöönpanosta ei aiheudu ongelmia alalle. Tämä näyttää johtuvan direktiivin erityispiirteistä, sillä 17 artiklan 3 kohta sallii poikkeukset, jotka mahdollistavat suuren jouston alalla. ETF kuitenkin toi esiin kaksi tekijää, jotka aiheuttavat merkittäviä ongelmia terveyden ja turvallisuuden kannalta: ”riittävän levon” vähimmäisvaatimuksesta ei ole määrällisesti ilmaistua määritelmää ja henkilökohtaista *opt-out*-mahdollisuutta käytetään laajasti säännöllisen matkustajaliikenteen parissa Yhdistyneessä kuningaskunnassa työskentelevien linja-autonkuljettajien keskuudessa.

Kansainvälisen julkisen liikenteen liiton (UITP) mukaan direktiivin säännökset soveltuvat hyvin kaupunkiliikennealalle. UITP korostaa erityisesti, että on välttämätöntä säilyttää 17 artiklan 3 kohdan c alakohdan viii luetelmakohdassa sallitut poikkeukset, jotka varmistavat ”palvelun tai tuotannon jatkuvuuden”.

4. PÄÄTELMÄT

Säännöllistä kaupunkiliikennettä säännellään valtakunnallisella ja/tai aluetasolla säännöin ja rakentein, jotka vaihtelevat jäsenvaltiosta toiseen. Monissa maissa sovelletaan eri lainsäädäntöä ja/tai työehtosopimuksia sen mukaan, onko kyse tie- vai raideliikenteestä.

Yleisesti ottaen kaupunkiliikenteen parissa työskentelevien suojan taso on korkeampi kuin direktiivin mukaiset vähimmäisvaatimukset.

Useimmissa jäsenvaltioissa säännöllisen kaupunkiliikenteen parissa työskenteleviin sovelletaan työehtosopimuksia, joiden soveltamisala vaihtelee maittain. Nämä sopimukset kattavat yleensä kaikki työntekijöiden ja työnantajien suhteisiin liittyvät näkökohdat. Työehtosopimuksia sovelletaan valtakunnallisella, alue- ja/tai yritystasolla jäsenvaltion mukaan.

Useissa jäsenvaltioissa direktiivi on pantu täytäntöön lukuisilla kansallisilla säädöksillä. Näissä tapauksissa on usein olemassa erilliset säädökset linja-autonkuljettajien osalta. Lisäksi jotkin jäsenvaltiot ulottavat asetuksen (ETY) N:o 3820/85 säännökset koskemaan linja-autonkuljettajia säännöllisessä kaupunkien matkustajaliikenteessä. Tässä vaiheessa ei kuitenkaan ole selvää, sovelletaanko kaikkia direktiivin 2002/15/EY säännöksiä.

Tapauksissa, joissa sama yritys toimii sekä kaupunki- että seutuliikenteen parissa, ei ole aina selvää, sovelletaanko asetusta (ETY) N:o 3820/85 ja direktiiviä 2002/15/EY työntekijöihin,

joiden ajoreitti on pidempi kuin 50 kilometriä. Jos näitä säädöksiä ei sovelleta niiden soveltamisalaan kuuluviin työntekijöihin, rikotaan yhteisön lainsäädäntöä, sillä nämä erityiset säädösvälineet tarjoavat paremman suojan kuin direktiivi 2003/88/EY.

Joissakin tapauksissa asetuksen (ETY) N:o 3820/85 ja direktiivin 2002/15/EY säännökset yhdistetään direktiivin 2003/88/EY mahdollistamiin laajempiin poikkeusmahdollisuuksiin.

Joidenkin jäsenvaltioiden lainsäädännössä sallitaan lisäksi 12 kuukauden vertailujakso keskimääräisen viikoittaisen enimmäistyöajan laskemisessa, mikä on ristiriidassa direktiivin kanssa.

Viisi jäsenvaltiota ilmoitti ottaneensa käyttöön henkilökohtaisen *opt-out*-mahdollisuuden (Viro, Saksa, Unkari, Malta ja Yhdistynyt kuningaskunta). Kaikki niistä kuitenkin sovelsivat sitä laajalti eivätkä pelkästään kaupunkiliikenteen osalta.

Alaan nykyisin sovellettavien säännösten tarkistamista eivät ole vaatineet niin ammattiliitot kuin työnantajien edustajatkaan. Ammattiliitot toivat esiin vaikeudet näiden säännösten täytäntöönpanossa, koska ne katsovat käytettävissä olevien seuraamusten olevan tehottomia. Niiden mielestä asiassa olisi päästävä eteenpäin, jottei alan kehitys vaarantuisi.

Päätelmänä voidaan todeta, että direktiivin säännökset näyttävät soveltuvan kaupunkiliikenteeseen eikä mitään merkittäviä ongelmia ole havaittu. Ainoastaan yksi jäsenvaltio (Latvia) toi esiin vaikeudet direktiivin sääntöjen noudattamisessa erityisesti viikoittaisen enimmäistyöajan osalta.

Komissio ei katso olevan tarpeen muuttaa sääntöjä, jotka koskevat säännöllisten kaupunkiliikennepalvelujen parissa työskentelevien työntekijöiden työajan järjestämistä. Komissio tutkii edellä mainittuja tilanteita, jos yhteisön lainsäädännön ja erityisesti tämän direktiivin noudattamisessa ilmenee vaikeuksia, ja toteuttaa perustamissopimuksen mukaiset velvollisuutensa.